Nr. 4. Kraków, dnia 15 maja 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Organizacya nasza w r. 1899.

Przed nami leży sprawozdanie centralnej organizacyi kolejarzy austryackich za r. 1899. Poszczególne działy omawiamy w osobnych ustępach. Tutaj pragniemy tylko rzucić rys ogólny, i skreślić pokrótce dzieje, jakie do dziśdnia przechodziła nasza organizacya.

Gdy w roku 1897 rozwiązaną została organizacya kolejarzy przez Guttenberga, jako instytucya niebezpieczna dla państwa, wniósł drukarz Mayer statuta pod skromną firmą: „Stowarzyszenia pomocy prawnej i ogólnozawodowego“ i otrzymał zatwierdzenie ministerstwa.

I pierwsze lody zostały przełamane. Statuty były, stowarzyszenie można było otworzyć, ale członków nie było. Mayer zwołał konferencyę kolejarzy, na którą przybyło kilkunastu zaledwie delegatów. Było to w roku 1898. Kolejarze objęli organizacyę i rozpoczęła się mrówcza, niemal krecia robota, by sklecić z powrotem organizacyę rozbitą, by doprowadzić do niej tych wszystkich zniechęconych i niemal zdemoralizowanych członków.

Z chwilą powstania organizacyi, rozpoczęły się także i prześladowania i to na grubą skalę prowadzone, by napowrót rozbić to, co się z takim trudem zdobyło. Najlepsze jednostki, pierwszorzędne siły agitacyjne wyrzucono na bruk, pozbawiono je chleba. Przenoszeń z miejsca na miejsce były niezliczone setki, drobnych szykan całe tysiące, ale nic nie potrafiło złamać ludzi myślących na przyszłość, którzy czuli, że cała ich potęga jest w organizacyi, którzy rozumieli, że z chwilą powtórnego rozbicia tej organizacyi ulepią ich na kulę wosku, z którą można różne figle płatać.

Organizacya nasza coraz bardziej się rozwijała i dziś silna, liczna, pomimo wszystkich przeciwności, stoi bacznie na straży interesów kolejarzy, czuwa nad ich dolą i chwyta w lot każdą sposobność, aby ją wyzyskać dla ich dobra. Wspomnę tylko konferencyę służby i robotników kolei państwowych w roku 1898, która uchwaliła memorandum w sprawie regulacyi płaci przedłożyła takowe ministeryum; konferencyę służby i robotników pracujących przy kolei cesarza Ferdynanda, konferencyę robotników lonowych kolei państwowych, różne konferencye w sprawach kas chorych i t d. Takiej działalności nie podejmie się żadna inna tchórzami podszyta organizacya, bo tu trzeba z otwartą przyłbicą iść i walczyć oko w oko z potęgą, która ma wszystko do rozporządzenia.

A jednak my tych potęg się nie lękamy, bo z nami siła zorganizowana kolegów, która nam upaść nie da: z nami sprawiedliwość, która nam czy wcześniej, czy później musi być wymierzoną; z nami siła pracy, ta podwalina społeczna, która dziś już nie da się ujarzmić kapitałowi. I dlatego śmiało idziemy i iść będziemy w bój, bo z organizacyą naszą zwyciężyć musimy, bo już prawie zwyciężyliśmy — zwyciężyliśmy moralnie, tego nawet najwięksi nasi wrogowie zaprzeczyć nam nie mogą. Że nie wszystko tak się stało, jak to było naszem życzeniem, że nie wszystko zdobyliśmy jeszcze, to trudno — nie odrazu Kraków zbudowano. Ale przyznają nam wszyscy, że działalność nasza sprowadziła niezliczone zmiany ku lepszemu, a w rękach naszych, w naszej solidarności, w naszem zrozumieniu własnego interesu, w naszem rozwinięciu zmysłu organizacyjnego — leży reszta.

Poniżej podajemy krótkie sprawozdanie z poszczególnych działów naszej organizacyi.

Nasza pomoc prawna w roku 1899.

W roku 1899 udzieliła organizacya nasza pomocy prawnej 614 członkom, a mianowicie:

6 urzędnikom, 28 maszynistom, 20 heicerom, 8 profesyonistom w ogrzewalniach, 7 wagenwarterom, 11 robotnikom w ogrzewalniach, 5 robotnikom przy węglu, 5 nadkonduktorom, 72 konduktorom, 13 pakerom, 35 bremserom, 19 stationsaufseherom, 27 schieberom, 11 kuplującym, 44 weichenwächterom, 7 blocksidnaldienerom, 19 stationsgehilfen, 8 lampistom, 39 robotnikom magazynowym, 9 stróżom, 1 bahnmeistrowi, 83 streckenwächtrom, 12 profesyonistom, 7 vorarbeiterom, 37 robotnikom przy konserwacyi dróg, 64 robotnikom warsztatowym, 14 kobietom i 3 bez wyraźnego zawodu.

Pod względem kategoryi służbowych udzielono pomocy prawnej:

6 urzędnikom, 79 maszynistom i personalowi ogrzewalń 12·8%, 125 personalowi od ruchu 20·3%, 183 personalowi stacyjnemu 29·8%, 140 personalowi przy konserwacyi dróg 22·8%, 64 personalowi warsztatowemu 10·7%, 14 kobietom i 3 bez wyraźnego zawodu.

Pod względem prawniczym dzielą się owe 614 wypadków następnie: 144 z powodu całkowitej lub cięściowej niezdolności do pracy, 14 z powodu śmierci, 71 z powodu wymiaru renty, 50 z powodu skarg do sądu rozjemczego, 4 z powodu kasy chorych, 26 z powodu nieusprawiedliwionego wydalenia, 25 z powodu rekursów od kar dyscyplinarnych, 86 z powodu kar ze stosunku służbowego, 50 z powodu wymiaru pensyi lub prowizyi, 16 z powodu uprawnienia do pensyi lub prowizyi, 9 z powodu płacy, 24 różnych skarg ze stosunków służbowych, 2 z powodu degradacyi, 21 z powodu ze stosunku służbowego wynikłych obraz honoru i t. p., 9 z powodu stowarzyszeń, 63 różnych.

Jeżeli do cyfr powyższych dodamy, że z roku 1898 pozostało do załatwienia jeszcze 64 wypadków, a przez sekretaryat bezpośrednio załatwiono 53 wypaoków, to ogólna liczba wypadków pomocy prawnej w roku 1899 wynosi 731.

W następujących sprawach interweniowała nasza pomoc prawna z zupełnie dobrym skutkiem:

1) podwyższenie renty wypadków 6.

2) uznanie wypadków i przyznanie renty wypadków 6.

3) uznanie niezdolności do pracy z powodu starości, wypadek 1.

4) spensyonowanie z powodu wypadków, 3 wypadki.

5) wymiar pensyjny, wypadek 1.

6) powtórne przyjęcie do służby kolejowej, wypadków 2.

7) uwolnienie w sprawach karnych, wypadków 11.

Komitet pomocy prawnej odbył w r. 1899 jedenaście posiedzeń, na których załatwiono 290 spraw i 64 podań o wsparcia. Z 290 wypadków odrzucono tylko 31, jako niemających prawnej podstawy; w 46 wypadkach udzielono 954 złr. wsparć, 18 odrzucono. 174

spraw oddano do załatwienia adwokatom. 86 załatwili delegaci w centralnym zarządzie zakładu ubezpieczeń, kasie chorych i t. d. Centralny sekretaryat w zakresie pomocy prawnej wysłał w roku ubiegłym 3102 pism.

Powyższe krótkie i pobieżne sprawozdanie działalności pomocy prawnej w naszej organizacyi, nie daje zupełnie wyczerpującego obrazu tejże, w każdym razie i z tego mogą się koledzy przekonać, że organizacya nasza nie próżnuje, że gdzie tylko może, to łagodzi smutną dolę kolejarza i ociera łzy nieszczęśliwej jego rodzinie w razie wypadku.

Dalej jest ona dowodem wielkiej solidarności i serdecznej miłości. Tysiące ludzi, bez względu na stanowisko, zajmowane przy kolei, składa swój krwawy grosz, aby garstce pokrzywdzonych i nieszczęśliwych dopomódz. Największą rubrykę wypadków stanowi personal ruchu 33·1%, najmniejszą personal warsztatowy 10·7%, a jednak personal ruchu przedstawia się najsłabiej liczebnie w naszej organizacyi, podczas gdy personal warsztatowy imponuje wprost liczbą.

Wyniki tej statystyki powinny jednak przekonać wszystkich kolejarzy bez wyjątku na zajmowane stanowisko, że pomoc prawna jest im niezbędnie potrzebną i że pomocy tej, tak rozwiniętej, nie znajdą nigdzie tylko w naszej organizacyi.

Przy tej sposobności upraszamy naszych mężów zaufania, aby o każdym wypadku natychmiast donosili do sekretaryatu.

Nasza agitacya w roku 1899.

W roku 1899 odbyło się w Austryi 658 zgromadzeń (z tych 13 w Galicyi), a mianowicie: 24 zgromadzeń konstutuujących: 52 zgromadzeń walnych rocznych: 130 zgromadzeń stowarzyszeniowych; 276 zgromadzeń publicznych: 176 na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach. Zakazanych było 9 zgromadzeń, rozwiązanych 2. Odnośnie do języka, odbyło się: niemieckich 487, czeskich 137, słoweńskich 7, polskich 12, niemiecko-czeskich 13, niemiecko-słoweńskich 1, niemiecko-polskich 1.

W Galicyi odbyły się zgromadzenia w następnych miejscowościach: w Krakowie 2, we Lwowie 1, w Nowym Sączu 4, w Podgórzu 1, w Przemyślu 1, w Rzeszowie 1, w Stanisławowie 1, w Stryju 2.

Ruchliwa nasza organizacya nie omieszkała korzystać z każdej sposobności, by budzić poczucie solidarności i zmysł organizacyjny u austryackich kolejarzy. Największą działalność rozwinięto przy sposobności ogłoszenia regulacyi płac przy kolejach państwowych, co znakomicie przyczyniło się do rozwoju naszej organizacyi.

Organizacya nasza liczyła z końcem 1898 r. 13.715 członków, z końcem 1899 r. 16.381; stan członków powiększył się o 2 666. Liczy 113 grup miejscowych, 39 stacyj płatniczych w 152 miejscowościach.

W Galicyi liczyliśmy z końcem 1899 r. 6 stacyj płatniczych z 386 członkami. Obecnie liczy Galicya 7 stacyj płatniczych, a mianowicie: w Krakowie, Nowym Sączu, Rzeszowie, Przemyślu, Lwowie, Stryju i Stanisławowie, które razem wziąwszy liczą przeszło 1000 członków. Ani jedną grupą poszczycić się nie możemy, gdyż statuta, zatwierdzone przez ministeryum dla całej Austryi, u nas, w Galicyi, są nieważne.

Pod względem narodowościowym organizacya nasza liczyła: 12.802 niemców, 3062 czechów, 386 polaków, 106 słoweńców, 25 włochów.

Nowych członków w r. 1899 przystąpiło 4009, wystąpiło 1343.

Koszta pomocy prawnej wynosiły 4055 złr. 66 ct., na wsparcia wydano 576 złr. 50 ct. Koszta wydawnictwa „Eisenbahnera“ 33.329 złr. 98½ ct. „Żeleznickiego zrizenca“ (czeski organ) 8.710 złr. 87½ ct. O polskim kolejarzu pomówimy dopiero w przyszłym roku.

* *

Tak się przedstawia działalność naszej organizacyi w cyfrach. Nic nie chowamy pod korzec, ale jasno i otwarcie zdajemy sprawę z czynności naszej. Niechaj nas sądzą, tak przyjaciele, jak i wrogowie, ale sądzą uczciwie. Na pochwałę naszą możemy tylko dodać, że gdybyśmy wzięli wszystkie bractwa „nagłej śmierci“, wszystkie czytelnie i najrozmaitsze kluby, istniejące w Galicyi, nie są one w stanie wykazać się ani jedną setną tej pracy, jaką podejmuje nasza organizacya.

Szczepan Kurowski.

Jeszcze w sprawie kasy chorych.

W sprawie kasy chorych otrzymujemy następujące pismo:

Robotnicy kolejowi — czy w warsztacie pracujący, czy przy ruchu, na torze lub w kancelaryi, z rangą i emeryturą lub tylko z prowizyą, a nawet i bez niej — uważają siebie za coś lepszego od innych pracujących. Ma on pracodawcę potężnego, ma byt zabezpieczony, lub przynajmniej nadzieję tego zabezpieczenia, ma mundur z koroną i gwiazdkami, to przecież pan — pan całą gębą. Jemu nie zostanie majster winien w sobotę, ma pewne pieniądze i pewny zarobek.

Te i inne okoliczności dumą napełniają każdego kolejarza, a gdy jeszcze stanie pod sztandarem bractwa lub czytelni, gdy zasiądzie do opłatka lub święconego na szarym końcu stołu, na którego czole siadł pan radca, albo nawet sam pan dyrektor, gdy słyszy ten słowa miodopłynne i przyrzeczenia gór złotodajnych — to wzbierze pierś jego poczuciem godności stanu — wtedy on z boku spoglądnie na każdego robotnika innego, pogardliwie go zmierzy — bo on przecież kolejarz — a to tylko robotnik.

A jednak ten robotnik jest większy pan od każdego kolejowego robotnika. Jego tylko wiąże obowiązek wykonania roboty — a zresztą nic. On ma prawo i możność dopominania się o swoje, on nie jest wzięty w karby różnych pragmatyk i instrukcyi, które krępują ciało i duszę. On nie lęka się przepisów karnych, sekatur, dyscyplinarek, a domaga się i żąda co mu się należy śmiało i otwarcie. A kolejarz jest skrępowany i to nie jakimiś delikatnemi nitkami pajęczemi, któremi go władza jego serdecznie obmotała — ona bez żenady nałożyła na niego kajdany zwyczajne, które tamują swobodę ruchu, swobodę czynu i swobodę myśli nawet.

Wszak nad nim wisi groza utraty nędzy prowizyjnej lub żebraczej emerytury — więc siedzi cicho i milczy — milczy czy mu się dobrze dzieje, czy źle — czy go krzywdzą i łają, czy go jak psa traktują.

Chcę sięgnąć po oczywisty dowód, że robotnikom kolejowym źle się dzieje — że dla nich bezprawie jest prawem a dowodu tego nie biorę z życia jednostki lub poszczególnego wypadku — ale z urzędowego aktu, bo ze statutu kasy chorych dla zajętych przy kolejach państwowych

Porównanie tego statutu z istniejącemi przepisami ustawy o kasach chorych wykaże każdemu bezstronnemu, że kolejowa kasa jest przyciętą wedle potrzeby zgrabnie obmyślanego wyzyskiwania robotnika.

Nie będę tu mówił o sposobie prowadzenia tej kasy, o jej ścisłym stosunku z kasą prowizyjną, emerytalną, zakładem od wypadku i zarządem kolei, bo o tem mam zamiar pomówić, gdy się bliżej zaznajomimy z wszystkimi tymi władzami i półwładzami kolejowemi. Wykażę tylko wady w ustroju kasy w porównaniu z kasami dla chorych, gdzie są ubezpieczeni niekolejowi robotnicy, których tak chętnie potępiają robotnicy kolejowi.

A więc najpierw robotnik ma kasę i jej zarząd w miejscu, kasa kolejarzy ma siedzibę i zarząd w Wiedniu — „Król daleko, Bóg wysoko“ a doktór Papieski lub Dekański robi, co chce i jak chce.

Pomijam drobne ograniczenia wolności, jakie zawiera statut, ale zwrócić muszę uwagę, że chory kolejarz nie zwraca się o pomoc do kasy chorych — bo jej w miejscu nie ma — ale do władzy przełożonej, do naczelnika. Dopiero gdy naczelnik uzna, że trzeba dać przekaz do lekarza, wolno iść do lekarza.

Inny robotnik idzie do kasy — tam lekarz orzeka o nim wedle tego, co się w tym fachu nauczył. Przy kolei decyduje o tem radca inżynier Drewnowski, inspektor Frankowski lub Majewski (§ 12 ust. 4 statutu kasy chorych). Na zapłacenie kosztów sztucznych oczu, zębów lub plomb do zębów, nie mają prawa członkowie, ani na pokrycie kosztów sztucznych części ciała (§ 16 5). Używanie kąpieli lub wód mineralnych może pozwolić dopiero dyrekcya lub ministerstwo jeżeli lekarz dowodnie wykaże, że to jest konieczne, a lekarz dyrekcyjny lub ministerstwo to potwierdzi (!) (§ 16 ust. 9).

Wyjazd do kąpiel może z środków kasy chorych „przyznać tylko“ ministerstwo i to tylko tam jechać wolno, gdzie władza poleci (§ 16 ust. 11, 12).

Najciekawsze są przepisy co do poboru zasiłku Jak długo kolej płaci — to kasa nie płaci! Inną miarką mierzy rząd sobie — a inną prawa nakłada wszystkim innym pracodawcom. Bo w kasie chorych zwykłej — nie uprzywilejowanych robotników, bierze chory zasiłek i nikomu się ani spytać nie wolno czy mu pracodawca płaci czy nie — a co do handlowców n. p. to jest orzeczenie, że pracodawca musi płacić mimo, że się bierze z kasy zasiłek. Masa banków, biur i pracodawców prywatnych płaci pensye — ale choremu za to zasiłku strącać nie wolno. Zakład ubezpieczenia od wypadków we Lwowie płacił za swoich urzędników opłaty do kasy chorych i za poradą swego uczonego syndyka pobierał za to zasiłki z kasy. Oburzenie ogółu towarzyszyło tej „zacnej“ akcyi tego bądź co bądź prywatnego zakładu, a tu kolej państwowa — pracodawca rząd! — nie wypłaca tak długo nic z kasy, jak długo się pobiera płacę. Z tego wynika, że władza kolejowa centy te, do kasy wkładane, uważa za daniny jej się należące i nimi gospodarzy.

Zarządem kasy nie jest jak w innych kasach wybrany wydział, złożony z dwóch trzecich przez pracujących, a w jednej trzeciej przez pracodawców — tu zarządcą jest pracodawca sam. Ministerstwo kolei względnie dyrektorzy są głową i sercem kasy — a głowy te i serca nie są po stronie ubezpieczonych! Dla pozoru dodany jest wydział — któremu wolno wszystko to uchwalać, na co się władza kolejowa zgodzi. Na czele wydziału stoi mianowany przez ministerstwo urzędnik, trzej urzędnicy są członkami, a resztę dopiero ubezpieczeni wybierają. A wybory te idą po ukazu!

Ale głupiś z twojem wygadywaniem, powie mi jaki kolejarz, nam ubezpieczają żony i dzieci, a w kasach innych nie ma tego. Najpierw ubezpieczenie to płacicie sami, panowie kolejarze, bo policzcie wasze kary — a te przecież idą do kasy chorych. Nadto nie zapominajcie, że wam doktor nie śmie zapisać niczego drogiego, aby go nie beształo za to — i że gdy inne kasy płacą zasiłek od dnia zachorowania, to wasza — o ile wy macie prawo do poboru pensyi —, zasiłku nie daje. Wasza kasa to fabryczna kasa — kasa w ręku zarządu kolejowego, wy w niej jesteście tylko liczbą, a nie człowiekiem uprawnionym — gdzie rządzą wami wasi panowie — a nie wy sami sobą.

Ale wy jesteście uprzywilejowanymi kolejarzami, macie prawo do prowizyi i emerytury — i dlatego choćby wam kołki na głowie ciosano — czy to zdrowym czy chorym, czy w sprawie służby, czy n. p. w sprawie kasy chorych — to wy macie tylko jedno prawo — usta na klamkę, a chyba palcem w bucie pokiwać.

K. N.

Przegląd społeczny.

Projekt ustawy ochronnej dla robotników kolejowych w Austryi — tylko warsztatowych — opuścił już biura ministeryalne i został oddany do ocenienia statystycznemu biuru pracy przy ministerstwie handlu (Arbeitsstatistisches Amt). Projekt omawia wszystkie okoliczności pracy robotników warsztatowych, jak czas pracy, płace, stosunki do władz i t. d. O projekcie tym pomówimy obszerniej w swoim czasie. Obecnie zawiadamiamy tylko kolegów, że za jakie — kilka lat i my otrzymamy coś podobnego, jak ustawa przemysłowa dla robotników niekolejowych. A więc — cieszcie się bracia! Może jeszcze dożyjemy wprowadzenia w życie wzmiankowanej ustawy.

Kolejnictwo w Austryi. Austrya posiadała do 1898 roku 18.600 kilometrów linij kolejowych. Rozwój ten jest wprost zadziwiający. W roku 1837 liczyła Austrya 14 kilometrów, w 1846 kilom. 900, w 1850 kilom. 1357, w 1860 kilom. 2927, w 1870 kilom. 6112, w r. 1880 kilom. 11.434, w r. 1890 kilom. 15.308, a w r. 1898 już 18.600 kilometrów. Oprócz tego liczy Austrya 1170 kilom. kolei fabrycznych.

Według krajów koronnych dzieli się długość linij kolejowych następnie: Czechy 5288 kilometrów — 30% ogólnej długości kolei austryackich, Galicya 3082 (17·7%), Niższa Austrya 1790 (10·3%), Morawia 1768 (10·2%), Styrya 1284 (7·4%), Austrya Wyższa 864 (5%), Tyrol i Voralberg 852 (4·9%), Śląsk 550 (3·1%), Karyntya 448 (2·6%), Kraina 422 (2·4%), Bukowina 352 (2%), Solnogród 329 (1·9%), Wybrzeże 319 (1·8%), Dalmacya 126 (0·7%).

Na 100 kilometrów kwadratowych ma Dalmacya 1 km. kolei, Tyrol i Voralberg 2·9, Bukowina 3·3, Galicya 3·9, Wybrzeże 4, Kraina 4·2, Karyntya 4·3, Solnogród 4·6, Styrya 5·7, Wyższa Austrya 7·2, Morawia 8, Niższa Austrya 9, Czechy 10·6, Śląsk 10·7.

Echo w sprawie wolnosci koalicyi. Wolność koalicyi, czyli swoboda stowarzyszania się i brania udziału w życiu politycznem, w odniesieniu do personalu kolejowego na każdym kroku była i jest rażąco gwałconą. Wywoływało to liczne protesty i namiętne oburzania się, które najczęściej nie odnosiły wrażenia i owszem dawały powód władzom kolejowym do coraz nowych represyi. Minister Wittek wydaje nagle przy objęciu urzędowania okólnik, zapewniający kolejarzom swobodę politycznych przekonań i zabraniający przełożonym jakiegokolwiek prześladowania z tego powodu.

Okólnik wyszedł, ale sytuacya nie zmieniła się wcale. Nagle ni ztąd ni zowąd w Stanisławowie, w Przemyślu druzgocą ustawy zasadnicze o prawach obywatelskich kolejarzy. W Pradze dyrektor kolei Palla wydał okólnik, w którym żąda ścigania dyscyplinarnego każdego kolejarza, któryby uczęszczał na zgromadzenia, należał do towarzystw, przemawiał kiedykolwiek. Wzywa dalej okólnik w policyjnym wprost tonie, do donoszenia mu o podobnych wypadkach.

Wszystko to działo się tak niedawno, że mamy bardzo dokładnie zanotowane w pamięci, a przecież nie znalazł się żaden poseł u nas podczas całego dosyć długiego okresu sejmowego, któryby poruszył nieprawne prześladowania kolejarzy w Galicyi za należenie do towarzystw lub udział w zgromadzeniach i wniósł interpelacyę z powodu stanisławowskich lub tylu innych bezprawi. Sprawa ta, zdaje się, jakby nie istniała dla naszego sejmu.

To też z przyjemnością podnosimy, że w sejmie czeskim poseł Dworzak wniósł interpelacyę, poruszającą sprawę wydania okólnika przez dyrektora Pallę i zapytującą ministra o opinię. Interpelantowi nie wystarczała bowiem odpowiedź ministra Witteka w dzienniku „Fremdenblatt“, w której wyrzeka się wszelkiej odpowiedzialności za czyn jednego dyrektora. Dzisiejsza odpowiedź, jaką poseł Dworzak otrzymał na interpelacyę z ust namiestnika Czech, jest niejako osobistem usprawiedliwianiem się ministra Witteka. Ponieważ spawa ta obchodzi bardzo żywo wszystkich kolejarzy i wywiera pewien wpływ i na nasze stosunki, nie od rzeczy będzie ją przytoczyć.

Namiestnik zaznacza, że regulamin służbowy nie zawiera nic takiego, coby służbie kolejowej odbierało jakiekolwiek prawa polityczne. Służba kolejowa, jedna z najbardziej odpowiedzialnych, musi być jednak tak zorganizowaną, aby nie mogły się zdarzyć wypadki niesubordynacyi. Dlatego każde podżeganie i agitacya podczas służby musi być surowo zakazaną. Nie można jednak z tego wyciągać wniosku, że kolejarze nie mają żadnych praw, owszem poza służbą zostawioną im jest zupełna wolność działania. Wolno przeto kolejarzowi należeć do tych stowarzyszeń, które mają na celu polepszenie tak stosunków w państwie, jak i polepszenie własnej doli. Zarządy kolejowe owszem z przychylnością patrzą na rozwój stowarzyszeń, które mają na celu wzmocnienie solidarności między kolejarzami i są środkiem uświadomienia szerokich warstw zajętych wogóle przy kolejach, i nawet gotowe są zawsze służyć im radą i pomocą. Co się zaś tyczy uczęszczania na zgromadzenia w uniformach, to w tym wypadku trzeba dać pewne pouczenie kolejarzom.

Widzimy, że minister Wittek bardzo oględnie, a prawie wcale nic nie mówi o rozporządzeniu Palla, a wyrażenie, że należy się kierować sprawiedliwością, jest najlepszym dowodem, że wspomnianemu rozporządzeniu udzieli l nagany.

KORESPONDENCYE.

Przemyśl. W dniu 30 kwietnia odbyło się poufne zgromadzenie robotników kolejowych. Obecnych było do 200. Na temat organizacyi zawodowej i stosunków, panujących przy kolei w Przemyślu, przemawiał tow. Schiffler. O znaczeniu pierwszego maja przemawiał tow. Reger. Obecni uchwalili wziąć udział w zgromadzeniu ludowem w dniu pierwszego maja gremialnie, w porze obiadowej, nadto każdy zobowiązał się dać część zarobku z pierwszego maja na fundusz partyjny, aby przynajmniej w ten sposób zadokumentować swą solidarność z proletaryatem całego świata.

I rzeczywiście na zgromadzenie w dniu 1 maja przybyło około 200 kolejarzy wprost z warsztatu, którzy zostali przywitani przez zgromadzonych robotników gromkimi okrzykami.

Niemało się tem zdziwił obecny na zgromadzeniu nadinżynier warsztatowy Eberhard, który dnia 30 kwietnia przywołał do siebie kilkudziesięciu robotników i tłómaczył im, że nie wolno żadnemu funkcyonaryuszowi kolejowemu brać w mundurze udziału na zgromadzeniach i w demonstracyach publicznych, powołując się na pragmatykę służbową, oraz tłómacząc się, że czyni to z polecenia „wyższego“. Widocznie tłómaczenie nie poskutkowało i to właśnie musiało zdziwić p. Eberharda. Ciekawe tylko, dlaczego pan Eberhard poszedł na zgromadzenie, czy dlatego, że chciał wraz z robotnikami ominąć pragmatykę służbową i „wyższego“ polecenia nie usłuchać, czy też dlatego, by śledzić robotników. Jeżeli to ostatnie miało miejsce, to powinien p. Eberhard pamiętać, że podobna rola nie licuje człowiekowi z akademickiem wykształceniem i że często jest bardzo niewdzięczną.

Ten sam p. Eberhard, który do tego czasu uchodził za porządnego człowieka w Przemyślu i cieszył się pewną dozą sympatyi wśród robotników, obecnie idzie za przykładem znanego inżyniera Witkowskiego i zaczyna się bawić w satrapę. Widocznie pozazdrościł laurów Witkowskiemu. Naprzykład w straszny sposób zaczyna prześladować stolarza warsztatowego G. Kühnera, odgrażając się temuż, że go musi pozbawić chleba i miejsca przy kolei. Kühner jest najspokojniejszym człowiekiem w świecie, dobrym robotnikiem, ma siedm lat służby przy kolei, a ponadto jest ojcem kilkorga drobnych dziatek. Coś się p. inżynierowi ubzdurało do Kühnera i „hejże na Soplicę.“ P. Eberhard powinienby być więcej ludzkim i taktownym wobec człowieka pracy i ojca dzieci, aby go nie spotkało to, co Witkowskiego, który na gwałt przenosi się do Lwowa.

Dowiadujemy się, że naczelnik warsztatów przemyskich Bartelmus ma być w najbliższym czasie przeniesionym, albowiem jest wobec robotników za mało „sprężystym“. Zdaje się, że i inny takim samym będzie, gdyż „otresują“ go robotnicy.

Nowy Sącz. W warsztatach tutejszych zajęci są dwaj palacze i jeden pomocnik do obsługi trzech kotłów. Mogliby oni wprawdzie podołać tej robocie, gdyby nie — sparsystem. Zamiast węgla, otrzymują oni do palenia najrozmaitsze śmiecie, które powodują: 1) ciągłe wybuchy, wskutek czego już o mało raz nie wypaliło ócz palaczom; 2) ciągłe nakładanie do pieca, które nie pozwala biednym palaczom ani na chwilę spocząć, co przy 13-godzinnej pracy dziennej jest w wysokim stopniu wysilającem; 3) niedostateczność ciepła, przy którem można gotować herbatę, ale nie pędzić parę w tak wielkiej fabryce, jaką są warsztaty nowosądeckie.

Że system ten oszczędnościowy sprowadzi kiedyś nieszczęście, to nie ulega najmniejszej wątpliwości i dlatego w tej drodze zapytujemy dyrekcyę: czy koniecznie czekać należy aż dwóch lub trzech ludzi utraci wzrok, skutkiem czego staną się żebrakami? Czy też nie lepiejby było zawczasu pomyśleć o tem, aby zapobiedz katastrofie? Wszak to tak łatwo i tylko potrzeba trochę dobrej woli.

Nowy Sącz. Niedawno temu założonym tu został klub maszynistów. Ludzie ci, którzy stoją na gruncie kastowej głupoty i uważają się za jakieś wyższe istoty, nie mogą zrozumieć, że w „jedności siła“ i zamiast przystąpić do centralnej organizacyi kolejarzy, założyli własny klub. Widocznie, że się dotąd nic jeszcze nie nauczyli i nie prędko się nauczą.

Otwarcie klubu odbyło się z wielką pompą. Wszystko, co „wielkie“, co reprezentuje „władzę“ — brało udział w inauguracyi „wielkiej głupoty“. Bo i jest z czego się cieszyć! Ci biedni robotnicy kolejowi coraz bardziej rozdzierają się na szmaty, i zamiast zacieśniać węzły solidarności, takowe coraz bardziej rozwalniają. A dyrekcyi w to graj, to jej żniwo. To też przy kielichach Cozle i różne inne draby radowały się serdecznie z tego nowego faktu głupoty.

Że nawet namiestnictwo galicyjskie przychylnie patrzy na działalność głupców, najlepszym dowodem szybkie załatwienie statutu. Nie było żadnych trudności, żadnych prawniczych kruczków, żadnych form, wystarczyła relacya dyrekcyi: można. Organizacya kolejarzy austryackich ma zatwierdzony statut przez ministerstwo dla całej Austryi. Lecz namiestnictwo galicyjskie jest wyższe — i my po piętnastu miesiącach dotąd statutu zatwierdzonego nie otrzymaliśmy. Klub maszynistów otrzymał statut „siej czas.“

To małe zestawienie powinno dać do myślenia i przekonać wszystkich, że ta niemiła „władzom“ organizacya musi przecież być coś warta. Ale na zrozumienie tego potrzeba mieć odrobinę — inteligencyi.

Ale do czego służą te kluby i czytelnie i różne inne cegielnie, do wyrabiania lokajów, niech posłuży fakt następujący: W nocy z 1 na 2 maja zabawiali się panowie K. R. i inni — w brzytwy i obrabowali około pięćdziesięciu guldenów jednemu ze swoich kolegów. Szukającej żonie powiedziano, że go nie ma i nie wypuszczono go tak długo, dopóki nie został bez grosza. Całomiesięczna praca, ciężka i odpowiedzialna, straszna wprost, poszła na marne. Rodzina została bez chleba — trzeba szukać żyda, zadłużyć się i być dłuższy czas w niewoli procentów i t. d. Otóż to kulturna działalność tych panów.

Gdyby się to stało w naszej organizacyi, toćby to dopiero trąbiono w bombardon. Ale niedoczekanie wasze.

Panom K. i R. zwracamy uwagę, że zdobycz ta nie przyniesie im szczęścia, że oblana ona jest łzami i przekleństwem nieszczęśliwej żony, która skutkiem tego nie ma nawet na kawałek chleba. Dalej ostrzegamy ich, że jeżeli nie przestaną swych praktyk, to zmuszeni będziemy nazwiska ich ogłosić publicznie i ostrzedz wszystkich, by od tych „wielce moralnych“ ludzi stronili.

Tuchów. I z naszego zapadłego kąta odezwać się musimy, aby napiętnować „sparsystem“, który tak wlazł w krew, mięso i kości wszyst-

kich „wyższych“ urzędników, że „szparują“ już nietylko dla kolei, ale i dla siebie.

W Tuchowie jest naczelnikiem niejaki pan Hudetz, który ma trzech ludzi do robót stacyjnych i których z powodu „sparsystemu“ — używa podobno także do swoich posług. Potrzeba pani naczelnikowej wody: „Mazurkiewicz przynieś wody“: potrzeba masła, posyła się jednego z ludzi na targ; potrzeba świnię sprzedać, znowu jeden „koroniarz“ pędzi świnię na jarmark. Nie byłoby w tem nic złego, gdyby p. Hudetz obchodził się z ludźmi po ludzku i gdyby ich nie ścigał karami. Za byle głupstwo wali się kara i odciąga z nędznego zarobku koronami, których przecież tuchowscy robotnicy nie wiele pobierają. Mazurkiewiczowi za małe jakieś tam przewinienie, bo nie przypuszczamy, aby za niemożebnosć spełnienia rozkazu p. naczelnikowej, wsypał 3 korony kary; Kalamusowi za niepodkręcenie lampy 1 koronę i t. d.

Proszeni jesteśmy o zwrócenie uwagi p. Hudetzowi, że służba stacyjna obowiązaną jest pracować tylko i wyłącznie dla c. k. kolei państwowej, a nie dla naczelników stacyi i t. d. A jeżeli już używa się tej służby do prywatnych posług, to należałoby się względnie z nią obchodzić, gdyż wszystko, co robi prywatnie, robi z grzeczności. A więc p. Hudetz baczność!

KRONIKA.

Moralnosć wielkich katolików. Były konduktor kolejowy i członek „bractwa nagłej śmierci“ w Przemyślu, Józef Czerniak, strzelił w piątek 4 b. m. do swojej teściowej Katarzyny Kubińskiej w zamiarze pozbawienia jej życia. Kubińska przewróciła się na ziemię, pomimo, że nie była raniona. Ten manewr uratował jej życie. Czerniaka aresztowano za usiłowane morderstwo i odstawiono do więzienia w Przemyślu. I „nagła śmierć“ nic nie pomogła Tartufowi.

Lekarzom kolejowym pro memoria. W dniu 2 kwietnia b. r. przy sposobności promocyi 49 lekarzy na uniwersytecie wiedeńskim, wypowiedział rektor mowę, z której podajemy następujący wyjątek: „Miłość chorych, wyleczenie choroby, a jeżeli to niemożebne, złagodzenie tejże, powinno być zadaniem całego życia lekarzy. Lekarz nie powinien się rozgniewać nawet w czasie najuciążliwszej i najnieprzyjemniejszej pracy, ponieważ jego ręka nie powinna nigdy zadrżeć, a siła nerwów powinna przezwyciężyć i nadludzkie usiłowania. Tę, w dobrej myśli podaną wam radę, przyjmcie panowie na drogę waszego życia. Pozostańcie wiernymi waszemu obowiązkowi, jako kapłani miłości ludzkości, miłości, która nie słowami, ale czynami, a przedewszystkiem cierpliwością dla biednych, słabych i chorych ludzi objawiać się na każdym kroku powinna“.

Złote te słowa Dra Neumanna, rektora uniwersytetu wiedeńskiego, niechaj przyjmą do serca lekarze kolejowi w Galicyi, którzy dotąd niejednokrotnie postępowali nie jak przyjaciele, ale jak wrogowie ludzkości. Niechaj wyrzucą z serca ten nieszczęśliwy biurokratyzm urzędniczy, z którym im zupełnie nie do twarzy, a niech staną na stanowisku lekarzy. Tego tylko pragniemy.

21 lat służby bez dekretu. — Wincenty Berezowski, stolarz w warsztatach stanisławowskich, pracuje już 21 lat przy kolei i do dziś niema najmniejszego zapewnienia, że lada chwila z powodu podeszłego wieku — liczy już bowiem 63 lat — nie wyrzucą go na bruk z nadmieniem, że do dalszej pracy już zdolnym nie jest. A nie jego wina, gdyż rozumiejąc dobrze wartość stabilizacyi, starał się o nią od chwili, gdy stabilizacyę wprowadzono. W tym celu wniósł on podanie do dyrekcyi, zobowiązał się nawet spłacić 432 złr. do funduszu prowizyjnego, lecz wszystko daremnie. I podanie i metryka utonęły gdzieś w koszu dyrekcyjnym. Postępowanie takie uważamy za w najwyższym stopniu niesprawiedliwe. Starzec, który całe swoje siły i zdrowie zniszczył przy pracy kolejowej, niema dziś tego spokoju i pewności, że krwawo zapracowany chleb do śmierci spożywać będzie; nie ma tej pewności, że z powodu niezdolności do pracy nie zostanie wyrzucony, lecz, że znajdzie łaskawy chleb, na który sam składa swój grosz. Wzywamy dyrekcyę kolejową do zwrócenia zaginionych papierów Berezowskiemu, oświadczając, że ze sprawą tą udajemy się do ministerstwa. Może ono będzie sprawiedliwsze.

Pierwszy maja w Sączu nie minął bez udziału kolejarzy. Kto widział maszerujących kolejarzy z muzyką na czele wprost z warsztatów kolejowych na miejsce zebrania, ten musiał nabrać przekonania, że na nic się nie przydadzą wszelkie zakazy i że wola ludu i jego potęga jest stokroć wyższą i silniejszą od wszelkiej biurokratycznej maksymy. Oczernieni dymem i zmęczeni pracą robotnicy, wyrzekłszy się obiadu i spoczynku południowego, przyszli ochoczo zamanifestować swą solidarność z ogółem robotników i zaznaczyć, że rozumieją znaczenie tej wielkiej manifestacyi, dążącej do wyswobodzenia ludu roboczego z pod przewagi tyranów i kapitału.

Kary. Palacze Trylowski i Janisz otrzymali w dniu 1 maja po 2 korony kary, zaś ich pomocnik 1 koronę. Zapytacie zapewne za co. Oto znaleźli na ziemi „Latarnię“ i oglądali z ciekawością. W tem wpadł pan Zborowski, Latarnię skonfiskował, no i ukarał oglądających. Będzie bieda w tej Galicyi, bo przybywa nam coraz więcej konfiskujących „prokuratorów“.

Szykany. I dyrekcya krakowska odznaczyła się w dniu 1 maja. Nie mogąc w inny sposób kolejarzom, nie mającym właśnie służby, zepsuć święto 1 maja, wymyśliła następujący kruczek: Pod pozorem, że obliczenia jeszcze nie gotowe i że niema przygotowanych pieniędzy, zwlekano kolejarzom krakowskim wypłatę pensyi w dniu 1 maja aż do godz. 10, mimo iż dla wielu już za godzinę miała się zacząć służba; tym też wyrządzono największą przykrość, bo ci, którzy nie mieli służby, mieli i tak jeszcze dość czasu, aby wziąć udział w demonstracyi majowej. Szykana ta ze strony dyrekcyi rozgoryczyła kolejarzy, bo przecież nikt nie uwierzy, żeby obliczenia nie miały być gotowe na pierwszego, lub pieniądze nieprzygotowane...

Ofiary. Wykolejenie pociągu pielgrzymiego w Feldkirchen nastąpiło, jak donosi „Arbeiter-Zeitung“, skutkiem „sparsystemu“, jaki rozwinięto do zenitu przy wszystkich kolejach austryackich. W dniu krytycznym był tu olbrzymi ruch pociągów; przed poeiągiem pielgrzymim przeszło przez stacyę dziewięć pociągów, a do ekspedyowania ich było tylko w stacyi trzech ludzi, zmaltretowanych już 16 godzinną służbą. Oprócz ośmiu pielgrzymów, odnieśli uszkodzenia zugsführer Hoof i konduktor Pran. Stosunki obecne panować będą tak długo, dopóki nie stanie się jakieś wielkie nieszczęście, które zmusi rząd do zmiany obecnego „sparsystemu“ i wydania ustawy, normującej czas i ilość służby kolejowej — po stacyach.

— W Hütteldorf, pod Wiedniem, czyścił najspokojniej lokomotywę heicer Paweł Hronek. Było to przed odejściem pociągu w stronę Wiednia. Wtem nadszedł pociąg z przeciwnej strony, zawadził o Hronka i bardzo ciężko go uszkodził.

— W Radwanicach (kolej cesarza Ferdynanda) zderzyły się 31 marca wieczorem dwa pociagi ciężarowe. Ośm wagonów zgruchotano; z ludzi nikt nie poniósł uszkodzenia.

— W dniu 9 kwietnia wykoleił się pociąg mieszany pomiędzy Domina a Tschernowitz (kolej busztehradzka). Bremser Berwaly został ciężko uszkodzony; mnóstwo osób poniosło lekkie obrażenia.

— Na strece Regensburg—Nürnberg wykoleił się pociąg ciężarowy. Jednemu ze służby połamało żebra, inni ponieśli lekkie uszkodzenia.

— Dnia 7 maja w Wiedniu dostał się pod koła pociągu towarowego bremzer Antoni Schwarz. Schwarz liczy lat 29. Życiu jego grozi poważne niebezpieczeństwo.

SKŁADKI.

Na fundusz prasowy: S. z R. 2 korony, Buty Nowy Sącz 50 h. — razem 2 50.

Baczność!

Kolejarze drogi północnej cesarza Ferdynanda.

Zbliżają się wybory do zarządu kasy chorych kolei cesarza Ferdynanda.

Mandaty dotychczasowych członków zarządu kasy chorych kolei cesarza Ferdynanda wygasły i wkrótce rozpisane zostaną nowe wybory. Jest zatem konieczną rzeczą do tychże się zawczasu przygotować.

W miesiacu lipcu 1897 roku, odbyły się ostatnie wybory do zarządu kasy chorych kolei cesarza Ferdynanda i wtedy ogromną większością zwyciężyła lista postawiona przez naszą organizacyę.

Wybrani członkowie zarządu pojęli swoje funkcye szczerze i rozpoczęli energiczną pracę w kierunku oczyszczenia kasy chorych, a mianowicie, by takowe nie kosztem członków, lecz kosztem kolei dokonanem zostało.

W tym celu wnieśli: systuje się dotychczasowy sposób płacenia dwóch trzecich z wkładek na honorarya lekarskie, a w zamian zato ustanawia się stałych lekarzy. Dalej zaprotestowali przeciw udzielaniu remuneracyi lekarzom z dochodów kasy. Oprócz tego zarządali usunięcia trzechletniego terminu do osiągnięcia praw i ubezpieczenia rodzin członków, to jest, by żonom i dzieciom udzieloną była bezpłatna pomoc lekarska i bezpłatne lekarstwa. To wszystko miało być osiągnięte przez podwyższenie wkładek, wpłacanych przez dyrekcyę, która jednak o tem ani myśleć nie chciała i rozpoczęła usuwać wszystkich, niewygodnych sobie członków zarządu, którzy występowali w obronie praw członków, by tym sposobem pozbawić ich mandatu (przeniesienie Artbauera). Celem zaprotestowania przeciw takiemu nieprawnemu postępowaniu, złożyli członkowie zarządu kasy chorych swoje mandaty w październiku 1898 r., poczem w grudniu tego samego roku wybrano ich ponownie ogromną większością głosów.

Obecnie mandaty ich wygasają i wkrótce rozpisane zostaną nowe wybory.

Stawiamy Wam następujących kandydatów.

Do zarządu:

Karol Tantsin, lakiernik, Floridsdorf.
Emil Konorsa, tokarz, „
Amadeo Salvatore, wizer, „
Herman Himmelreich, ślusarz rewizyjny, Wiedeń.
Gabryel Eibenschitz, dozorca magazynowy, Wiedeń

Na zastępców:

Ludwik Lohr, stolarz, Floridsdorf.
Emeryk Wegscheider, ślusarz, Floridsdorf,
Józef Juhasz, cieśla, Wiedeń,
Karol Galle, ślusarz rewizyjny, Wiedeń,
Franciszek Tegel, dozorca magazynowy, Floridsdorf.

Koledzy!

Wybierajcie powyżej wymienionych kandydatów. Kandydaci ci poleceni zostali przez zgromadzenie w Floridsdorf. Większość tychże pełniła już obowiązki członków zarządu i dowiodła, że umieją bronić interesów członków. Wybierzcie ich zatem jednomyślnie i nie dozwólcie, by przełożeni wasi wpływali na wybory. Macie bowiem wolność wyboru i możecie wybierać, kogo się wam podoba. O wszelkich nadużyciach, wpływaniach, jak również szwindlach wyborczych, zechciejcie koledzy natychmiast zawiadomić redakcyę „Eisenbahnera“ (Wiedeń, V. Schlossgasse 22), lub redakcyę „Kolejarza“ (Kraków, Mikołajska 9).

Za sekretaryat centralny:

Józef Tomschik.

Za sekretaryat galicyjski:

Szczepan Kurowski.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Z drukarni Narodowej w Krakowie.